

УДК 656.13.07.(571.51)

## **АКТУАЛЬНОСТЬ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ АВТОМОБИЛЕЙ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

**Столярова К. Ю.**

**Научный руководитель-доцент Родикова Л.Н.**

*Сибирский федеральный университет*

Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Красноярский край граничит с Якутией и Иркутской областью на востоке, с Тувой и Хакасией на юге, с Кемеровской и Томской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами на западе. Территория края – 2 366,8 тыс. км<sup>2</sup>. По данным Всероссийской переписи, численность населения Красноярского края составила 2 889,8 тыс. чел (на 1 января 2009г.), плотность населения составляет 1,2 чел/км<sup>2</sup>, удельный вес городского населения 75,7% (на 1 января 2009г.).

Автомобильный транспорт в Красноярском крае в настоящее время самый распространённый вид транспорта, абсолютное большинство автомобилей – автомобили индивидуального пользования, легковые, которые используют, как правило, для поездок на расстояния до 200 км.

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования составляет 13099 км. Основные транспортные узлы Красноярского края расположены в городах Красноярск, Лесосибирск, Канск, Ачинск, Минусинск, Енисейск.

Структура регионального парка по типам подвижного состава в 2008 году выглядит следующим образом: легковых автомобилей 658600 шт. (88,6%) , грузовых 80803 шт. (10,9%), автобусов 3872шт. (0,5%).

Результаты исследований, проведённых по определённым выборкам легковых автомобилей, эксплуатируемых в течение 10 лет, дали результирующую величину норм расхода запасных частей на 1 автомобиль в весовых единицах. Средняя расчётная норма годового расхода запасных частей по массе-нетто составила 20,4 кг на 1 автомобиль.

Для целей определения ёмкости рынка запасных частей и регионального планирования затрат на ремонтный фонд автомобиля среднего литража («ВАЗ») норма расхода определена в количестве 20 кг. При проектировании станций технического обслуживания в условиях Сибири Волжский автозавод использовал аналогичную норму для целей прогнозирования потребности в запасных частях. В зарубежной практике некоторые компании, например, французская фирма «Renault» и итальянская «Fiat», принимают ориентировочные статистические показатели для прогнозной оценки ресурсной потребности в запасных частях, в весовом или стоимостном выражениях сопоставимые с предложенными.

Для целей планирования затрат на ремонтный фонд по парку грузовых автомобилей и автобусов приняты показатели, предложенные автомобильной компанией «Volvo». По её рекомендациям, для малых грузовых автомобилей грузоподъёмностью до 3,5 тонн (I группа) показатель расхода запасных частей на легковые автомобили удваивается, а для грузовых автомобилей средней и большой грузоподъёмности (II группа) и для автобусов годовой расход запасных частей увеличивается в 6 раз. То есть норма расхода для грузовых автомобилей I группы составляет 40 кг. (20х2), для II группы – 120 кг. (20х6), для автобусов – 120 кг. (20х6).

Разработанные базы данных легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов Красноярского края стали основой для расчёта ремонтного фонда не только в целом по региону и административным образованиям, но и по отдельным автотранспортным предприятиям.

Списочный состав парка легковых автомобилей в динамике за последние 10 лет можно увидеть на рис. 1.

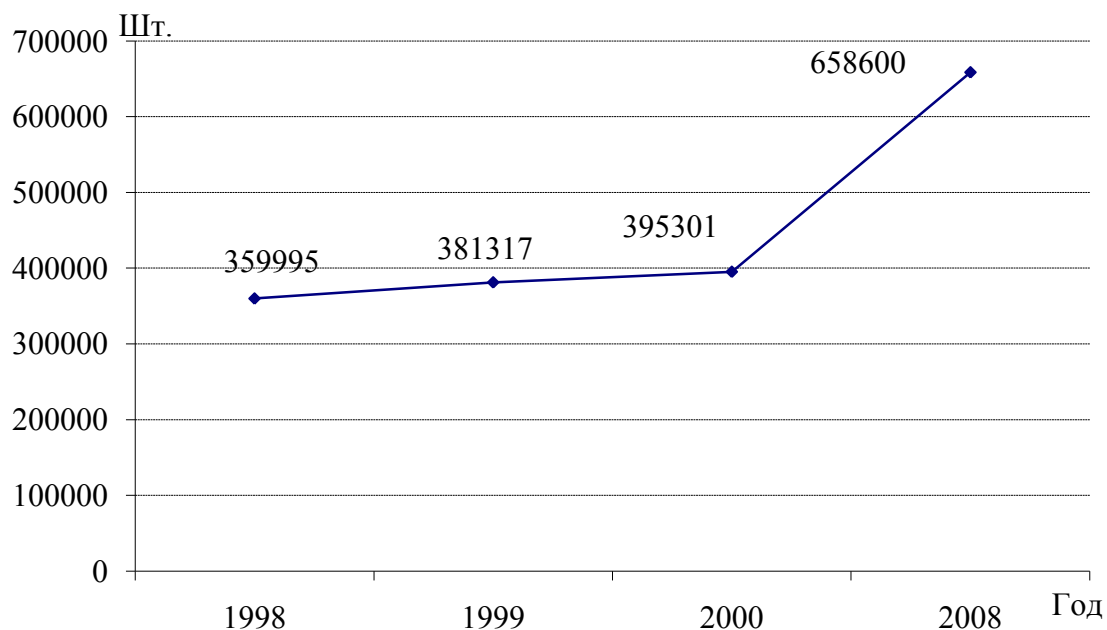


Рис. 1. Списочный состав парка легковых автомобилей (единиц)

Структура легковых автомобилей Красноярского края по форме собственности за 2000 и 2008 гг. показывает, что в большей степени автомобили находятся у частных собственников (рис.2).

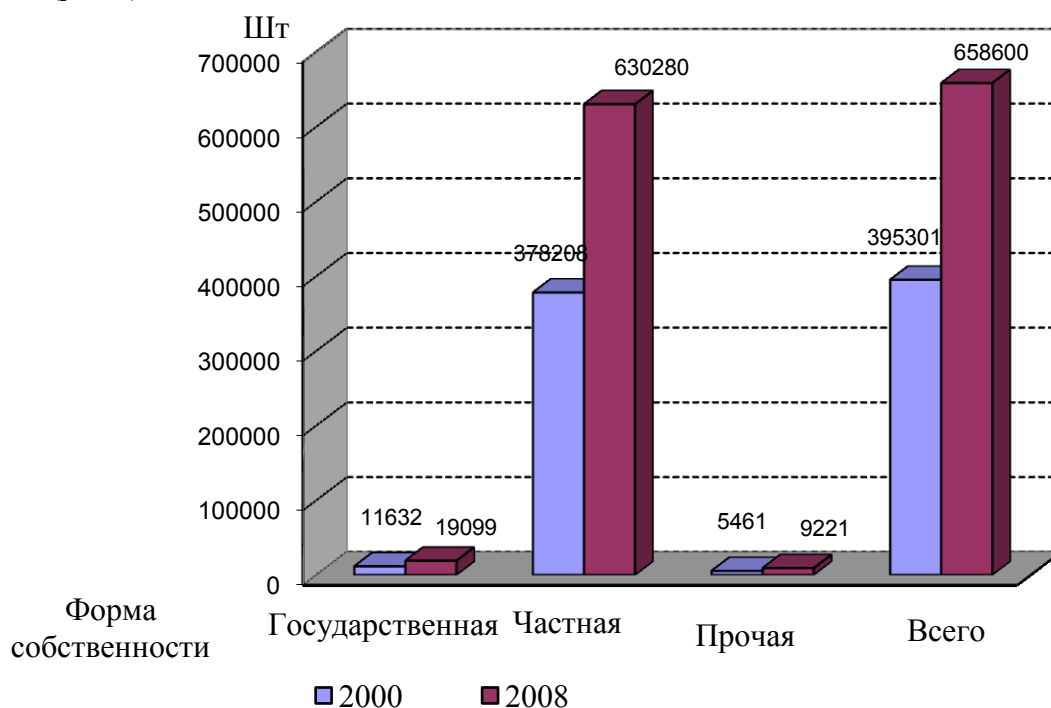


Рис. 2. Структура легковых автомобилей по форме собственности

Количество легковых автомобилей имеет тенденцию к увеличению, что требует пересмотра системы МТО, которая направлена на поддержание автомобилей в технически исправном состоянии. Практический опыт зарубежных стран с развитой рыночной экономикой и отечественный опыт некоторых регионов (Ростовская, Московская области и др.) говорит о необходимости создания региональной логистической системы, и в том числе логистической подсистемы Красноярского края МТО запасными частями автомобилей.

Достижение высокого качества транспортного обслуживания связано с системой электронной обработки большого объёма данных. Реализация изложенных выше положений, влияющих на качество транспортного обслуживания, требует создания нового типа координационных центров, именуемых в большинстве литературных источников как "логистические центры".

Логистический центр – это современное предприятие, обеспеченное телекоммуникационной и компьютерно-сетевой инфраструктурой общего назначения, выполняющее сбор и обработку информации с доставкой её в центр для принятия решения, с высокомеханизированными и автоматизированными централизованными складами товаров и транспортно-экспедиционным обслуживанием клиентуры на базе новых технологий.

Создание логистического центра МТО для всех типов подвижного состава позволит обеспечить:

1. Сокращение количества продаж, потерянных в результате отсутствия запасов необходимой продукции, благодаря более точному размещению запасов и контролю над ними. Тем самым достигается двоякая цель: увеличение объёма продаж и обеспечение более высокого уровня обслуживания потребителя.

2. Сокращение цикла обслуживания потребителя. Это даст компании поставщика серьёзное преимущество перед конкурентами в борьбе за долю рынка.

3. Упрочнение связей поставщика с потребителями. Это может быть достигнуто путём интеграции средств доставки продукции поставщика со средствами, связанными с её получением у потребителя.

4. Разработка более эффективных методов «физического распределения» позволяет существенно экономить издержки. Эту экономию можно распределить и на потребителя в форме скидок на доставку продукции.

Таким образом, очевидно, что создание логистического центра является ключевым направлением социально-экономического развития Красноярского края в целом. Создание логистического центра – это сложный и длительный процесс, который требует больших усилий и коренной ломки сложившихся структур и схем управления в транспортной инфраструктуре Красноярского края.